

LA ESTACIÓN DE TREN COMO ESCENARIO DE APRENDIZAJE DE SABERES
GASTRONÓMICOS

ANGÉLICA MARÍA VARGAS ROBLES

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE DISEÑO DE ESPACIOS Y ESCENARIOS

BOGOTÁ D.C

2016

Trabajo De Grado Para Obtener El Título De Diseñadora De Espacios Y
Escenarios

LA ESTACIÓN DE TREN COMO ESCENARIO DE APRENDIZAJE DE SABERES
GASTRONÓMICOS

Angélica María Vargas Robles

Director:

Jorge Arturo González Castro
Diseñador Industrial Y Arquitecto

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE DISEÑO DE ESPACIOS Y ESCENARIOS

BOGOTÁ D.C

2016

CONTENIDO

1. Nombre del proyecto. Título del proyecto
2. Introducción
3. Tema. Marco de referencia.
4. Problema. Definición del problema.
5. Oportunidad de diseño.
6. Justificación del proyecto.
7. Objetivos.
 - 7.1 *Generales*
 - 7.2 *Específicos*
8. Límites y alcances.
 - 8.1 *Limites*
 - 8.2 *Alcances*
9. Condicionantes, determinantes y requerimientos.
 - 9.1 *matriz de determinantes*
10. Planteamiento conceptual.
11. Propuesta proyectual.
 - 11.1 *Evaluación y selección de la alternativa a desarrollar*
 - 11.2 *Desarrollo de la propuesta proyectual planteada*
 - 11.3 *Aspectos conceptuales. Escenario de actividad propuesto*
 - 11.4 *Aspectos morfológicos*
 - 11.5 *Aspectos de uso y experiencia dentro del espacio*
 - 11.6 *Aspectos funcionales*
 - 11.7 *Aspectos técnico-productivos*
 - 11.8 *Aspectos humanos (relaciones dimensionales, escalares, alcances, rangos, ergonomía física y cognitiva)*
12. Protocolos de comprobación.
13. Renders propuesta
14. Fuentes de información.

1. TITULO

LA ESTACIÓN DE TREN COMO ESCENARIO DE APRENDIZAJE DE SABERES GASTRONÓMICOS

2. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto académico está encaminado a presentar un espacio de aprendizaje de la gastronomía Boyacense; es de gran importancia llevar a cabo la presentación de este tipo de productos debido a que le aportan a la ciudad de Tunja un gran significado, no solo por el hecho de la recuperación de un espacio olvidado y subestimado, sino por desarrollar implícitamente la apropiación de un producto importante y característico de la ciudad, que tiene consigo historias y experiencias por aprender y vivir; posibilitando un acercamiento íntimamente cercano entre espacio, producto y usuario.

Seguido a esto, es de vital importancia dar a conocer a nivel nacional y de manera única, especial e innovadora la ciudad de Tunja, generando así aspectos que trastornan de manera positiva las emociones frente a la ciudad, originando un antes de conocerlos y un después de reconocerlos; teniendo en cuenta que la ciudad que está encaminando y abriendo paso a la posmodernidad sin relegar sus relatos de antaño, valorando su trasegar histórico y desplegando sus alas para recibirnos y acogernos.

El presente trabajo, implica la recuperación de la estación Noreste del tren y la propuesta de un nuevo diseño que complemente la actividad que se quiere llevar a cabo en la ciudad de Tunja (Boy.), a fin de ser destinada por un lado a la promoción del turismo en la ciudad, región y departamento y, por otro lado, dar a conocer la historia que compone cada uno de los platos ofrecidos a los comensales.

La importancia de la recuperación de este espacio y tradición, radica en la tendencia de contar a quienes visiten este lugar desde la perspectiva o ambiente patrimonial, historias olvidadas y a través de las que se construyeron en el Departamento y en la ciudad y que revisten una vital importancia para nuestro país, pero también pretende que la presentación de cada plato fortalezca e impulse la gastronomía típica boyacense y tunjana, garantizando un crecimiento y fortalecimiento integral de la región.

Toda esta adecuación, adaptación y destinación debe estar enmarcada desde luego dentro de los parámetros que el Acuerdo Municipal N° 0014 de 2001 respecto al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se desarrolla en la ciudad de Tunja y demás normatividad vigente establece para tales fines y además en pro de recuperar el patrimonio inmaterial, dando un valor agregado al proyecto.

Resulta de vital importancia que la ejecución del proyecto este encaminado a darle una relevancia especial a los procesos y saberes de la cocina Boyacense y su época colonial, haciendo uso de espacios muertos y olvidados de la ciudad, especialmente aquellos que representan un factor importante en la historia y evolución de nuestro país, como medio para la impartición de tradiciones a visitantes sobre la ciudad de Tunja y el departamento de Boyacá.

Finalmente lo que se pretende con el desarrollo del presente proyecto es el acercamiento y reconocimiento con y a la gastronomía propia de la ciudad de Tunja-Boyacá, con el fin de contar una historia y brindar un aprendizaje al visitante, atendiendo a la importancia de revivir el patrimonio inmaterial de la ciudad por medio de la recuperación del espacio de la estación férrea del Noreste, para que esta se reconozca como espacio importante y vital para la ciudad.

3. TEMA. MARCO DE REFERENCIA

El primer sistema de transporte sobre carriles fue una línea de 3 kilómetros que seguía el camino Diolkos, que se utilizaba para transportar botes sobre plataformas a lo largo del istmo de Corinto durante el siglo VI a. C. Las plataformas eran empujadas por esclavos y se guiaban por hendiduras excavadas sobre la piedra. Funcionando durante 600 años.

Los ferrocarriles reaparecieron en Europa tras la Alta Edad Media. El primer ferrocarril en el continente Europeo en este periodo aparece en una vidriera en la catedral de Friburgo de Brisgovia en 1350. En 1515, el cardenal Matthäus Lang describió un funicular en el castillo de Hohensalzburg (Austria) llamado “Reisszug”. La línea utilizaba carriles de madera y se accionaba mediante una cuerda de cáñamo movida por fuerza humana o animal. La línea continúa funcionando actualmente, siendo una de las líneas más antiguas que aún están en servicio.

Desde 1550, las líneas de vía estrecha con carriles de madera empezaron a propagarse en las minas europeas. Durante el siglo XVII los vagones de madera transportaban el mineral desde el interior de las minas hasta canales donde se trasbordaba la carga al transporte fluvial. La evolución de estos sistemas llevó a la aparición del primer tranvía permanente en 1810, el “Leiper Railroad” en Pensilvania.

El primer ferrocarril estaba formado por un cuerpo de madera recubierto por una chapa, y fue fabricado en 1768. En un principio solo existían lazos de final de línea para invertir las composiciones, pero pronto aparecieron los cambios de agujas. A partir de 1790 se utilizaron los primeros carriles de acero completo en Reino Unido. En 1803, William Jessop inauguró la línea “Surrey Iron Railway” al sur de Londres, siendo el primer ferrocarril público tirado por caballos. La invención del hierro forjado en 1820 permitió superar los problemas de los primeros carriles de hierro, que eran frágiles y cortos, aumentando su longitud a 15 metros. En 1857 comenzaron a fabricarse carriles de acero definitivamente.

El motor de vapor impulsó la idea de crear locomotoras de vapor que pudieran arrastrar trenes por líneas. La primera fue patentada por James Watt en 1769 y revisada en 1782, pero los motores eran demasiado pesados y generaban poca presión como para ser empleados en locomotoras. En 1804, utilizando un motor de alta precisión, Richard Trevithick presentó la primera locomotora capaz de arrastrar un tren en Merthyr Tydfil (Reino Unido). Realizada junto a Andrew Vivian,

la prueba tuvo un éxito relativo, ya que la locomotora rompió los frágiles rieles de chapa de hierro.

En 1811, John Blenkinsop creó la primera locomotora funcional que se presentó en la línea entre Middleton y Leeds. La locomotora, denominada *Salamanca*, se construyó en 1812. En 1825, George Stephenson construyó la *Locomotion* para la línea entre Stockton y Darlington, al noreste de Inglaterra, que fue la primera locomotora de vapor que arrastró trenes de transporte público. En 1829 también construyó la locomotora *The Rocket*. El éxito de estas locomotoras llevó a Stephenson a crear la primera compañía constructora de locomotoras de vapor que fueron utilizadas en las líneas de Europa y Estados Unidos.

En 1830 se inauguró la primera línea de ferrocarril interurbano, la línea entre Liverpool y Mánchester. La vía utilizada era del mismo tipo que otras anteriores, como la del ferrocarril entre Stockton y Darlington. Su ancho era de 1.435 mm, actualmente conocido como ancho internacional ya que es utilizado por aproximadamente el 60% de los ferrocarriles actuales. El mismo año se inauguró el primer tramo de la línea entre Baltimore y Ohio, la primera en unir líneas individuales en una red.

En los años siguientes, el éxito de las locomotoras de vapor hizo que las líneas de ferrocarril y las locomotoras se extendieran por todo el mundo.

Las locomotoras de vapor necesitan un mantenimiento bastante elevado para funcionar. Los costos de personal se incrementaron de modo muy importante, lo que hizo que la tracción a vapor se encareciera sobre el resto. La guerra impulsó el desarrollo de los motores de combustión interna, que hicieron a las locomotoras diésel más baratas y potentes. Esto causó que varias compañías ferroviarias iniciaran programas en locomotoras diésel.

El tren es una serie de vagones enganchados a una locomotora. También los vagones pueden llevar mercancías o pasajeros, lo cual significa que hay dos tipos de tren

- *Atmosférico*: El que emplea como motor el aire comprimido en el interior de un tubo que, empujando un émbolo, hace que éste arrastre el tren
- *Ferrocarril propiamente dicho*: las líneas o redes férreas, de aspecto más usual, en sus variantes:
 - Levitación magnética, Alta velocidad
 - Regionales y locales
- *Funicular*: es un tren arrastrado por cable, normalmente de punto a punto, en lugares de grandes pendientes
- *Metro*: tren metropolitano, es un ferrocarril predominantemente urbano. Puede ser completamente subterráneo, elevado o en superficie, pero es condición necesaria que tenga plataforma reservada

- *Neumático*: Variación del ferrocarril atmosférico en que todo el vehículo va empujado por la acción del aire comprimido marchando a modo de un émbolo por dentro de un tubo.
- *Tranvía*: es un ferrocarril de superficie de trazado urbano o mayormente urbano
- *Tren ligero*: es un tipo de tren utilizado específicamente para el transporte de viajeros en áreas urbanas
- *Trenes de cremallera*: es el tren en el que la adherencia se mejora mediante un sistema de cremallera, en lugares de fuertes pendientes. En España, es el que hace el recorrido desde Monistrol a Montserrat.

-

La infraestructura ferroviaria incluye todas las instalaciones y edificaciones necesarias para el funcionamiento del ferrocarril: estaciones, vías, puentes y túneles, sistema de señales y comunicaciones, infraestructura de bloqueo de trenes y guiado, agujas, etc.

Una estación ferroviaria o estación de ferrocarril es el punto de acceso de viajeros y mercancías del ferrocarril.

El primer ferrocarril que se construyó en Colombia fue el de Panamá, y esto no mucho después de haberse construido en Inglaterra el primero de todos. La empresa tuvo alto interés mundial, pues ese Ferrocarril de Panamá sería el primero de índole interoceánica al enlazar los océanos Pacífico y Atlántico; debería superar la divisoria de aguas entre ambos mares

La Compañía del Canal de Panamá fue formada por Totten y Trautwine en 1849 con base en una ley del Congreso de Colombia que databa de 1826. La vía del ferrocarril de Panamá, de 77 kilómetros de largo, se concluyó en 1855, construida inicialmente en trocha de 1,435, la que ahora se llama normal, pero casi de inmediato fue pasada a cinco pies, 1,524 metros. El nombre del ingeniero Trautwine fue muy conocido entre nosotros por su manual de ingeniería. Colombia perdió ese su primer ferrocarril en 1903.

En 1855 don Ramón Santo Domingo Vila y don Raúl Jimeno recibieron del Estado de Bolívar la concesión para construir un ferrocarril de Barranquilla hasta Sabanilla, ya a la orilla del mar. Luego del traspaso de la concesión, una empresa alemana inició la construcción y llegó a la actual Colombia la primera locomotora, con el nombre de 'Bolívar'.

La construcción de la estación del ferrocarril del nordeste buscaba comunicar los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, se inició en 1925 y estuvo a cargo de la firma belga Société Nationale de Chemins de Fer. Un año después llegó a Usaquén; en 1930 se extendió hasta Albarracín y en 1931 llegó a Tunja y Sogamoso. Siete años después, la Nación lo compró y lo prolongó hasta Paz del Río para facilitar el transporte del material de las minas de hierro. Debido al desarrollo de Bogotá, se levantaron los rieles del Ferrocarril del Norte a lo largo de

lo que sería la Avenida Caracas, por lo que tuvo que hacer uso del corredor férreo del Ferrocarril del Nordeste.

Hoy el tren de Boyacá cuenta con varios estudios técnicos que respaldan el proyecto, los cuales han sido realizados con diferentes universidades y se han entregado los siguientes trabajos:

- Tren social y turístico de pasajeros en el departamento de Boyacá, Martínez Avella fredy B. y solano molano Carlos Mauricio, pasantía empresarial de arquitectura convenio gobernación, Uniboyacá. 2015 (contiene levantamiento arquitectónico, propuesta y proyecto de rehabilitación de las estaciones de Duitama y Sogamoso).
- Estudios técnicos preliminares y diagnóstico general de los bienes de interés general muebles inmuebles ubicados en el área de influencia directa del corredor vial Briceño – Tunja - Sogamoso. Departamento de Cundinamarca y Boyacá fase I, contrato número 030 y 031 de 2003, Garzón Yépez Víctor Hugo (director del estudio), contrato de las concesión BTS, (contiene levantamiento arquitectónico, estación férrea central de Tunja y estación férrea del noreste de Tunja).
- “Estimación de la demanda manifiesta para la implementación de un tren de pasajeros en el tramo Tunja - Sogamoso”, José Alfredo Carabuena Mendoza, Alexis Jaime Sánchez, UPTC ingeniería de transportes y vías, 2004.
- El tren como producto alternativo de desarrollo turístico y social en el departamento Boyacá, Guevara Sarriá Carolina y blanco Duarte Milena, escuela de administración turística y hotelera de Duitama, 2006(inventario y valoración de recursos culturales, naturales y turísticos en el trayecto férreo Ventaquemada - Belencito).
- Proyecto “Tren social de pasajeros en el departamento de Boyacá, planeación de departamento de Boyacá, 2004 costo \$1.400.000.000, radicado y viabilizado en banco de proyectos del departamento.
- Propuesta de diseño tren social de pasajeros, estación del Norte en la ciudad de Tunja (diseño arquitectónico) convenio práctica empresarial gobernación de Boyacá - Uniboyacá.

4. PROBLEMA. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

¿Es posible adecuar un lugar reconocido porque en sí mismo contiene historia, para que a través de la gastronomía típica Tunjana se dé a conocer y transmitir a los habitantes y visitantes, la historia y tradición que cada plato ofrecido contiene y que hacen parte importante de la región?

Si bien se reconoce el potencial turístico de Boyacá, relacionado con la amplia presencia de atractivos naturales, históricos, arqueológicos y religiosos; esta condición también evidencia que existen pocos productos turísticos relacionados con la gastronomía del departamento y con un escenario que los potencialice, razón por la cual este proyecto toma mayor atractivo para los turistas y se garantiza que su impacto sea constante y productivo en el tiempo y espacio.

Este resulta muy relevante, toda vez que mucha de la gastronomía que ofrece nuestro departamento y más exactamente la ciudad capital, ha sido olvidado o reemplazado por las famosas comidas rápidas, comida fusión, extranjerismos, entre otros, impidiendo que este factor sea refuerzo del atractivo turístico que ofrece Boyacá o creador de nuevos escenarios que le muestren al mundo que tal departamento es más que hasta lo que hoy en día se ha brindado

Es así, como complementando infraestructura con tradición mejorada, refinada, acorde a las necesidades y demandas de los usuarios, reflejan la esencia misma de la ciudad de Tunja, que se pretende potencializar y brindar una opción de turismo única, diferente, innovadora y atractiva para que tanto habitantes como visitantes de la ciudad capital disfruten y descubran muchas nuevas sensaciones agradables al paladar y además asequible.

5. OPORTUNIDAD DE DISEÑO

El desarrollo y ejecución de la propuesta, pretende que el atractivo turístico con el que cuenta el Departamento de Boyacá y más exactamente la ciudad de Tunja y, que refiere al hecho que esta ciudad aún conserva en su esencia y naturaleza misma, un amplio e importante legado histórico y colonial para nuestro país, cuenta con una arquitectura híbrida entre lo tradicional de época (colonial) y la modernidad, cuenta con un estilo gótico-isabelino que refleja el pasado colonial español de Boyacá, sea expresado a través de esta propuesta e impartido de una manera especial y además que toque las más profunda fibras de quienes de ellas disfrutan a través del paladar especialmente.

La anterior garantiza al cliente un favorable rango de ganancias, pero también implica un crecimiento turístico equivalente e incluso por encima del 100% del flujo con el que se cuenta cada fin de semana y en temporada navideña por sin igual alumbrado público que nuestro departamento ofrece, temporadas y factores que aprovechados en la mejor manera puede beneficiar a otros sectores como el hotelero; igualmente se pretende brindar una alternativa y perspectiva diferente respecto al turismo, la historia que rodea la cultura boyacense y desde luego la gastronomía que caracteriza esta zona del país, teniendo en cuenta que este planteamiento desde toda perspectiva, ofrece una idea innovadora, renovadora y creadora toda vez que se evidencia que en los productos gastronómicos actualmente existentes en el departamento de Boyacá y más exactamente en su exhibición o presentación misma, no se brinda, imparte u ofrece un enfoque que permita realizar una transmisión de la historia detrás de cada plato.

Consecuencialmente los productos ofrecidos se hacen en un espacio muerto, olvidado y subestimado de la ciudad, el cual no expresa, transmite o evoca la importancia de la ciudad y de la historia misma que esta ostenta, tanto al turista como al habitante de la ciudad de Tunja; por tanto y debido a la importancia cultural que este espacio en sí mismo contiene, la estación y los sectores aledaños a estos son importantes para la ciudad y el desarrollo mismo del proyecto.

Aunado a lo anterior, cobra mayor relevancia el hecho que en el caso particular, la estación del tren conecta a la ciudad de norte a sur y en la periferia de la misma cuenta con espacios de recreación, vivienda, comercio y estudiantil.

6. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El centro de aprendizaje de gastronomía Boyacenses, está ubicado en el noreste de la Ciudad de Tunja-Boyacá, pretende generar en el visitante y habitante una parada obligatoria, por su estratégica ubicación y para todos los que quieran conocer la historia y la riqueza de la cocina Boyacense.

El presente proyecto se enfoca en promover a través del turismo en nuestros visitantes la necesidad de vivir, conocer y tener un acercamiento ajeno a su cultura y rutina diaria, que les permita experimentar otras formas de ver, oler y comer el mundo en el que se vive; teniendo en cuenta que la cultura puede ser transmitida por diferentes medios que pueden resultar de mayor impacto y aprendizaje para los comensales.

Es importante tener en cuenta que la ciudad de Tunja conserva en su esencia y naturaleza misma, un amplio e importante legado histórico y colonial, cuenta con una arquitectura híbrida entre lo tradicional de época y la modernidad, cuenta con un estilo gótico-isabelino que refleja el pasado colonial español de Boyacá; es el mejor ejemplo de lo tradicional y lo actual y una perfecta armonía entre ellos sin daños, sin afectaciones y sin invasiones, sino a contrario sensu, complementadas y exaltadas unas con las otras.

Aunado a lo anterior la ciudad cuenta con diversos templos y conventos, que están contruidos con decoraciones y arte de estilo español mudéjar, que llenan de una atmósfera colonial y antigua las calles de esta ciudad, aspectos que se pretenden socializar, enseñar, instruir a través de la experiencia personal gastronómica, diferenciando cada uno de estos a fin de dar un plus extra e innovador a todo el proyecto.

Este proyecto desde toda perspectiva es innovador, toda vez que se evidencia que en los productos gastronómicos actualmente existentes, no hay un enfoque que permita realizar una transmisión e impartición de la historia detrás de cada plato,

consecuencialmente los productos ofrecidos se hacen en un espacio olvidado de la ciudad, el cual no expresa, transmite o evoca la importancia de la ciudad y de la historia misma que esta ostenta, tanto al turista como al habitante de la ciudad de Tunja; por tanto y debido a la importancia cultural que este espacio en sí mismo contiene, la estación y los sectores aledaños a estos son importantes para la ciudad y el desarrollo de este planteamiento, así mismo cobra mayor relevancia el hecho que en el caso particular, la estación del tren conecta a la ciudad de norte a sur y en la periferia del mismo cuenta con espacios de recreación, vivienda, comercio y estudiantil.

7. OBJETIVOS

7.1 GENERAL.

Establecer un escenario que desde lo conceptual, permita potenciar y mediar la transmisión e intercambio de saberes vinculados con la gastronomía de la cultura Boyacense; dando a conocer así la historia Boyacense (Tunja), espacio de consumo en el que se experimente, viva y sienta la cultura gastronómica, permitiendo un acercamiento simbólico a sus memorias.

7.2 ESPECÍFICOS.

- Oportunidad de profundizar en aspectos que se desconocen que son inherentes a la cultura Boyacense “gastronomía”.
- Proponer experiencias que estimulen la valoración de los saberes gastronómicos.
- Entender que la gastronomía hace parte de la identidad de la cultura Boyacense y esta es susceptible de generar entornos de conocimiento.
- Llevar a cabo la recuperación de un espacio perdido y de un patrimonio inmaterial en la ciudad a través de la gastronomía típica tunjana.
- Ofrecer platos y productos alimenticios portadores de la tradición Boyacense (Tunja), conocimiento de costumbres y legados, conocimientos que se transmitirán por medio de los alimentos y platos típicos de la Ciudad.
- Permitir a nuestros visitantes, una experiencia directa y personal con la gastronomía boyacense y tunjana, a través de la cual se pretende impartir la historia que rodea al departamento y a la ciudad.

- Promover el espacio turístico de la estación del tren noreste de la ciudad de Tunja y departamento de Boyacá a nivel nacional e incluso internacional.
- Generar crecimiento económico asociado al turismo en la ciudad y en la región.
- Dar a conocer los alimentos se presentan pero no se reconocen como parte de una historia y un legado de lo que fue la época colonial el sacrificio y dedicación que se le ponía a las mismas.

8. LÍMITES Y ALCANCES

8.1 LIMITES

El presente proyecto se limita a la proyección y adecuación de espacios únicamente gastronómicos, de formación abierta, moderna y dinámica, un espacio para crear, desarrollar, compartir y dar a conocer la gastronomía Boyacense. Este proyecto está encaminado a alcanzar toda clase de personas, a saber, Familias, Jóvenes, Parejas, Adultos, Niños, Hombres, Mujeres y en general toda clase de público.

8.2 ALCANCES

- Presentación actual de planos generales de la estación.
- Presentación de los planos generales del diseño y readecuación de los espacios de la estación y las actividades a realizar, renders.
- Presentación de los planos y la actividad del diseño complementario a la estación, renders.
- Entrega de documento escrito donde se presenta y desarrolla el proyecto académico.

9. CONDICIONES, DETERMINANTES Y REQUERIMIENTOS

Este proyecto, refiere al desarrollo de dos etapas o escenarios, a saber, en primer lugar el relacionado a la recuperación y repotencialización turística de la estación del tren como incentivo y atractivo turístico que ofrece una amplia gama de agentes distractores, educativos e innovadores a los visitantes; en segundo lugar, la construcción de una estructura o modulo interconectada con la estación del tren, en la cual funcionara como tal el Centro de Aprendizaje Gastronómico de la Cultura Boyacense, cuya actividad fundamental y principal es que un chef certificado y con amplia trayectoria, instruya de manera personal e individualizada al visitante en la elaboración, preparación y consumo del plato típico boyacense de su interés; pero ello no implica que se excluya a quienes no desean participar de esta práctica, es decir, que si alguno de los visitantes solo desea consumir alguno de los platos que se ofrece, podrán hacerlo y aun así disfrutar de una visual de preparación, al contarse con espacio abiertos pero aislados.

Se plantea el desarrollo del presente proyecto, luego de la etapa de finalización de diseño; un tiempo estimado de construcción de 8 meses mínimo.

9.1 MATRIZ DE DETERMINANTES

La matriz de determinantes del proyecto, pretende entender, descubrir, analizar y concluir partes importantes que comprenden el diseño y el desarrollo de las actividades propuestas y diseñadas en el espacio.

FACTOR	SUBCOMPONENTE	DETERMINANTE	REQUERIMIENTO	NORMATIVA
<i>Experiencia</i>	<u>Estimular</u>	El escenario es innovador, y le permite al usuario experimentar y aprender.	La actividad propuesta en el espacio es propositivo y es ampliamente experiencial y de aprendizaje.	En el espacio siempre se consume, se experimenta y se aprende.
<i>Intención</i>	<u>Conocimiento</u>	El espacio fue diseñado para que el usuario sea guiado por el mismo, desde los recorridos hasta la actividad. El enfoque de esta (actividad) es el aprendizaje y conocimiento del saber gastronómico Boyacense.	Los recorridos existentes en el espacio, fueron pensados para que exista un paso a paso de la actividad posibilitando la realización de la misma 100%	Propone siempre un mismo recorrido y una sola actividad.
<i>Resultado</i>	<u>Comunicación</u>	La actividad a realizar en el espacio le permite al usuario una fácil comunicación, acercamiento y	Las actividades propuestas, las formas y la disposición de los objetos en el espacio, permiten un fácil	Cuenta una historia.

		un resultado que es validado a través de las nuevas formas de aprendizaje.	manejo y familiarización con el espacio.	
<i>Influencia</i>	<u>Transformación</u>	El espacio genera socialización entre los usuarios y un acercamiento y conocimiento de la cultura gastronómica Boyacense.	La forma del volumen invita, acerca e involucra a las personas dentro del mismo.	
<i>Perspectiva</i>	<u>Visibilización</u>	El espacio cumple con las expectativas y creencias del usuario debido a que el mismo afianza el conocimiento, el usuario lo relaciona y a la vez lo refuerza.	El ambiente allí propuesto delimita actividades un rango de movimientos acordes con la actividad.	Genera acercamiento no solo entre los usuarios y los objetos existentes, también con la cultura gastronómica Boyacense.
<i>Expectativa</i>	<u>Visión</u>	El espacio comunica y genera agrado y conexión con la cultura gastronómica Boyacense y posibilita al usuario la vivencia y el aprendizaje a través de emociones.	El espacio brinda seguridad, tranquilidad y un adecuado comportamiento por parte del usuario.	
<i>Proyección</i>	<u>Complemento</u>	El espacio comunica y contrasta en el usuario vivencias del entorno familiar y social, generando experiencias	El espacio y sus actividades generan conocimiento y acercamiento a la cultura gastronómica Boyacense.	

		culturales y una forma dinámica de involucrarse en diferentes escenarios gastronómicos.		
--	--	---	--	--

Imagen 6: Matriz de determinantes. Fuente: Autora

10. PLANTEAMIENTO CONCEPTUAL

Resulta importante tener en cuenta, que el mayor atractivo o mecanismo de enfoque es desde luego la interacción de nuestros visitantes de manera directa, individualizada y personalizada con la historia a través de los sentidos del tacto, olfato, vista y gusto de los ingredientes que conforman cada uno de los platos que se van a ofrecer en el Centro de Aprendizaje Gastronómico de la Cultura Boyacense o bien participando de la actividad de preparación y degustación de cada plato o simplemente deleitando el paladar, solo con el consumo de uno de los variados e innumerables platos que se ofrecerán en dicho lugar.

Finamente resulta pertinente indicar, que el inminente éxito de este Centro de Aprendizaje Gastronómico de la Cultura Boyacense, tal y como se indicó con antelación, radica entre otros factores, en el hecho que la cocina Boyacense es rica, variada y llena de secretos; es uno de los encantos turísticos más representativos de la región.

Aunado a lo anterior, tenemos igualmente que la importancia de la recuperación de este espacio y tradición, parte de la tendencia de contar a quienes visiten este lugar desde la perspectiva o ambiente patrimonial remembrando historias que se construyeron en el Departamento y en la ciudad de vital importancia para nuestro país, pero también pretende que la presentación de cada plato fortalezca e impulse la gastronomía típica Boyacense y Tunjana, garantizando un crecimiento y fortalecimiento integral de la región.

11. PROPUESTA PROYECTUAL

11.1 EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA A DESARROLLAR

Fue de vital importancia en el proceso de diseño de la forma del volumen complementario a la estación, realizar una retícula correspondiente a las líneas horizontales y verticales de la estación Nordeste de Tunja – Boyacá; con el fin de que esta tenga un lenguaje claro. Seguido a esto, se vio en la necesidad de hacer una maqueta de trabajo con la forma del volumen propuesto a partir de la retícula ya mencionada, para entender a profundidad la forma y llevar a cabo la intervención espacial y definir las actividades a realizar dentro del espacio ya propuesto.

Luego de haber definido la forma, haberla entendido y haber realizado una zonificación del espacio por actividades; se procedió a realizar el diseño de las partes que componen el espacio. En la que se encuentra el área de cocina que es el punto focal del espacio, dos áreas de consumo, área de almacenaje, una cocina externa, baños y flujos.



Imagen 2: Proceso de Diseño. Fuente: Autora

11.1 DESARROLLO DE LA PROPUESTA PROYECTUAL PLANTEADA



Imagen 3: Intervención sector de Autora trabajo, mapa de ubicación. Fuente: Autora



Imagen 4: Estación del Nordeste en la actualidad. Fuente: Autora



Imagen 5: mapa de conceptos. Fuente: Autora

11.3 ASPECTOS CONCEPTUALES. ESCENARIO DE ACTIVIDAD PROPUESTO

El proyecto que en esta ocasión nos convoca, se va a llevar a cabo en la Estación del Tren que se encuentra en la ciudad de Tunja, conectada sin alteración alguna de este inmueble, al Centro de Aprendizaje Gastronómico de la Cultura Boyacense, el cual se construirá en el predio ubicado junto al ala sur de la precitada estación.

De igual forma, es importante que el usuario tenga un acercamiento a la cultura gastronómica Boyacense, por medio de la adecuación y dotación de un espacio de transmisión de saberes gastronómicos; adecuación y dotación que se regirán bajo los conceptos de: Experiencia, intención, expectativas e influencia.

EXPERIENCIA (Design thinking para la innovación estratégica)

Se busca complacer las necesidades del destinatario, con gran influencia en la creación del espacio o del proyecto, reflejando las emociones en coordinación con la cultura, la realidad y el entorno que en la actualidad o presente se vive, dándole un valor agregado, porque contiene lo personal del creador (diseñador) pero también tiene en cuenta la realidad y la necesidad manifiesta del público que se pretende alcanzar.

De igual manera tiene en cuenta aspectos como el alcanzar a nuestros visitantes con la experiencia personal de quien hace o crea el espacio; lo que se quiere proyectar con el diseño o adecuación; resaltar lo más importante de la cultura o entorno pero también de la perspectiva del creador y finalmente la necesidad que se pretende suplir. Quien recibe y da tiene necesidades, necesidades que deben ser satisfechas.

Creación con sentido de interacción e intercambio entre, usuario, producto, servicio, espacio. Generar un conocimiento por medio de la vivencia del espacio.

INTENCIÓN

RAE: Determinación de la voluntad en orden a un fin

“Si el arte está relacionado con la expresión, entonces el diseño está relacionado con la intención” GANDHI.

El diseño ejerce cierta influencia en las personas, y las confusiones de la experiencia humana cotidiana *“enfoque para explorar la interacción entre el diseño y el comportamiento de las personas, a través de productos, servicios y entornos, tanto digitales como físicos.” Dan Lockton: Diseñador, tecnólogo e investigador.*

EXPECTATIVAS

RAE: Esperanza de realizar o conseguir algo.

Todo aquello que se proyecta o presupuesta debe estar encaminado a la obtención de un resultado atractivo y favorable. *“Actuar de cierta manera con base en la expectativa de que después del hecho, se presentará un resultado atractivo para el individuo. Percepción subjetiva sobre la probabilidad de que un determinado acto será seguido por un determinado resultado.” Víctor H. Vroom: Psicólogo*

INFLUENCIA

La influencia es una acción dirigida a generar cambios en otros seres humanos. La comunicación pretende generar influencia sobre el público objetivo.

RAE: Acción y efecto de influir; Poder de una persona o cosa para determinar o alterar la forma de pensar o de actuar de alguien.

INFLUENCIA SOCIAL – PSICOLOGÍA

Estudia cómo el entorno social influye directa o indirectamente en la conducta y comportamiento de los individuos. Los psicólogos sociales se interesan por el pensamiento, emociones, deseos y juicios de los individuos, así como por su conducta externa.

11.4 ASPECTOS MORFOLÓGICOS

Para el desarrollo de la propuesta se toma como principal punto de diseño las diferentes normativas que rigen al flujo de personas, referente a accesos y recorridos; en términos de ergonomía para el diseño de espacios y mobiliarios, se tuvo como guía recursos académicos como lo fue “Arte de proyectar en arquitectura”, “Colección dimensiones en arquitectura cocinas”, “Dimensiones humanas en espacios interiores”, entre otros; las normativas aquí especificadas, establecen las diferentes dimensiones que se deben tener en cuenta cuando para diseñar espacios coherentes y con el percentil específico, determinando así el manejo de circulaciones, alcances, rangos, límites, entre otros; normativas y especificaciones que se verán aplicados y serán tomados en cuenta al momento de diseñar y hacer la presentación de la propuesta final.

11.5 ASPECTOS DE USO Y EXPERIENCIA DENTRO DEL ESPACIO

Para llevar a cabo un buen manejo de uso y de experiencia, fue parte fundamental para la realización del proyecto, hacer una praxis en el espacio.

PRAXIS: Es una interpretación del espacio, tiene dos cualidades.

- Calidad espacial: Legibilidad, uso, utilización y usufructo (placer)

Primero se usa el espacio, luego se utiliza y por último se usufructa.

PRAXIS DE LA ESTACIÓN NORESTE DE TUNJA – BOYACÁ

Partiendo del atractivo de uno de los hitos históricos más importantes de la ciudad como lo es la Estación, y cuyo espacio se encuentra en desuso y olvido; el funcionamiento de la estación invita al usuario a tener un acercamiento y conocimiento de la actividad a realizar allí, después de tantos años la estación abre sus puertas al público.

- Flujo peatonal y vehicular normal
- Curiosidad
- Acercamiento
- Acceso
- Recorrido por la izquierda
- Conocimiento de la cultura Boyacense
- Información gastronomía Boyacense
- Acercamiento a la cultura Boyacense
- Información gastronomía de Tunja
- Representación de escenarios característicos de la época
- Prueba de vinos Boyacenses
- Prueba de queso Boyacenses
- Prueba de jamón Boyacenses
- Prueba de pan boyacense
- Representación de escenarios empleado para el almacenamiento de vino en botellas o barriles
- Representación de escenarios de alacena y almacenaje de alimentos
- Representación de escenarios de mercado, plazas de mercado
- Finalización del recorrido en la estación

Seguido a esto, se generara una conexión por medio del piso, los colores y formas, encaminando así al sujeto a un segundo espacio complementario a la

estación en donde la actividad a realizar estará más cercana a la cultura gastronómica Boyacense.

ACTOR A

- El sujeto recorre el espacio exterior entre la estación y el volumen complementario de la estación.
- EL sujeto visualiza la forma.
- El sujeto visualiza, reconoce y entiende el espacio.
- Accede al espacio.
- El sujeto se apropia del espacio.
- El sujeto se dirige a realizar la actividad.
- El sujeto tiene un acercamiento directo con el instructor, chef.
- El chef le brinda un conocimiento al sujeto acerca de la actividad a realizar.
- El chef le indica al sujeto los implementos y alimentos a utilizar.
- EL sujeto se dirige al almacenamiento de alimentos.
- El sujeto los retira.
- El sujeto se dirige al área de implementos.
- El sujeto retira los implementos necesarios.
- El sujeto se dirige a su puesto de trabajo.
- El sujeto recibe instrucciones de preparación del chef a cargo.
- El sujeto corta, lava y prepara la receta gastronómica Boyacense.
- El chef indica al sujeto la forma de servido.
- El sujeto limpia su área de trabajo.
- El sujeto deja los implementos de trabajo en la superficie de lavado para ser retirados a la cocina interna del espacio.
- El sujeto se dirige nuevamente al área de implementos.
- El sujeto toma los implementos de servido.
- El sujeto se dirige al área de trabajo.
- El sujeto sirve la preparación según indicaciones del chef en cargado.
- El sujeto se dirige al área de consumo.
- El sujeto consume el plato.
- El sujeto pide la cuenta.
- El sujeto se dirige al área de pago.
- El sujeto paga su cuenta.
- El sujeto se retira del espacio.

ACTOR B

- El sujeto recorre el espacio exterior entre la estación y el volumen complementario de la estación.
- EL sujeto visualiza la forma.
- El sujeto visualiza, reconoce y entiende el espacio.
- Accede al espacio.
- El sujeto se apropia del espacio.
- EL sujeto se dirige al área de consumo.
- El sujeto pide el menú del día.
- El sujeto construye la historia por medio de un cubo de rubik u otro elemento didáctico.
- El sujeto obtiene su plato Boyacense.
- El sujeto consume el alimento.
- El sujeto se siente satisfecho.
- El sujeto pide la cuenta.
- El sujeto se dirige al área de pago.
- El sujeto paga su cuenta.
- El sujeto se retira del espacio.

11.6 ASPECTOS FUNCIONALES

En el siguiente grafico se muestra la zonificación y las partes que componen el espacio del volumen complementario a la estación. Cada espacio propuesta cumple con los objetivos propuestos para este proyecto.

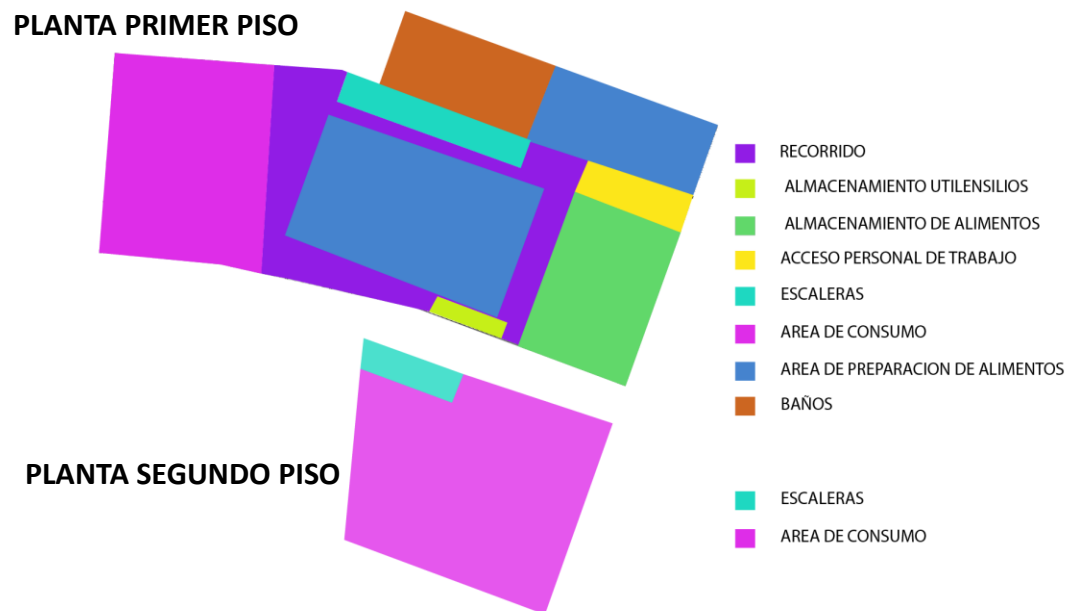


Imagen 6: Zonificación. Fuente: Autora

11.7 ASPECTOS TECNICO-PRODUCTIVOS

TABLA DE PARTES

- El espacio cuenta con diecisiete (17) superficies de apoyo.
- Dispone de sesenta y ocho (68) superficies de reposo.
- Cuatro (4) superficies de apoyo tipo bar.
- Dieciséis (16) superficies de reposo tipo bar.
- Cuatro (4) superficies de transformación de alimentos.
- Cuatro (4) superficies de cocción.
- Una (1) superficie de trabajo para el chef.
- Una (1) superficie de lavado.
- Dos (2) contenedores.
- Tres (3) cuartos de almacenaje.
- Cuatro (4) extractores de olor.
- Cuatro (4) campanas de olor.
- Dos (2) baterías sanitarias.
- Dos (2) lavamanos.

11.8 ASPECTOS HUMANOS (RELACIONES DIMENSIONALES, ESCALARES, ALCANCES, RANGOS, ERGONOMÍA FÍSICA Y COGNITIVA)

Para poder llegar a entender el manejo, función, proceso y actividad a profundidad acerca de la cocina; fue importante hacer un paso a paso, una cadena de valores de cómo funciona una cocina, para poder cubrir todos los aspectos relacionados a la misma.

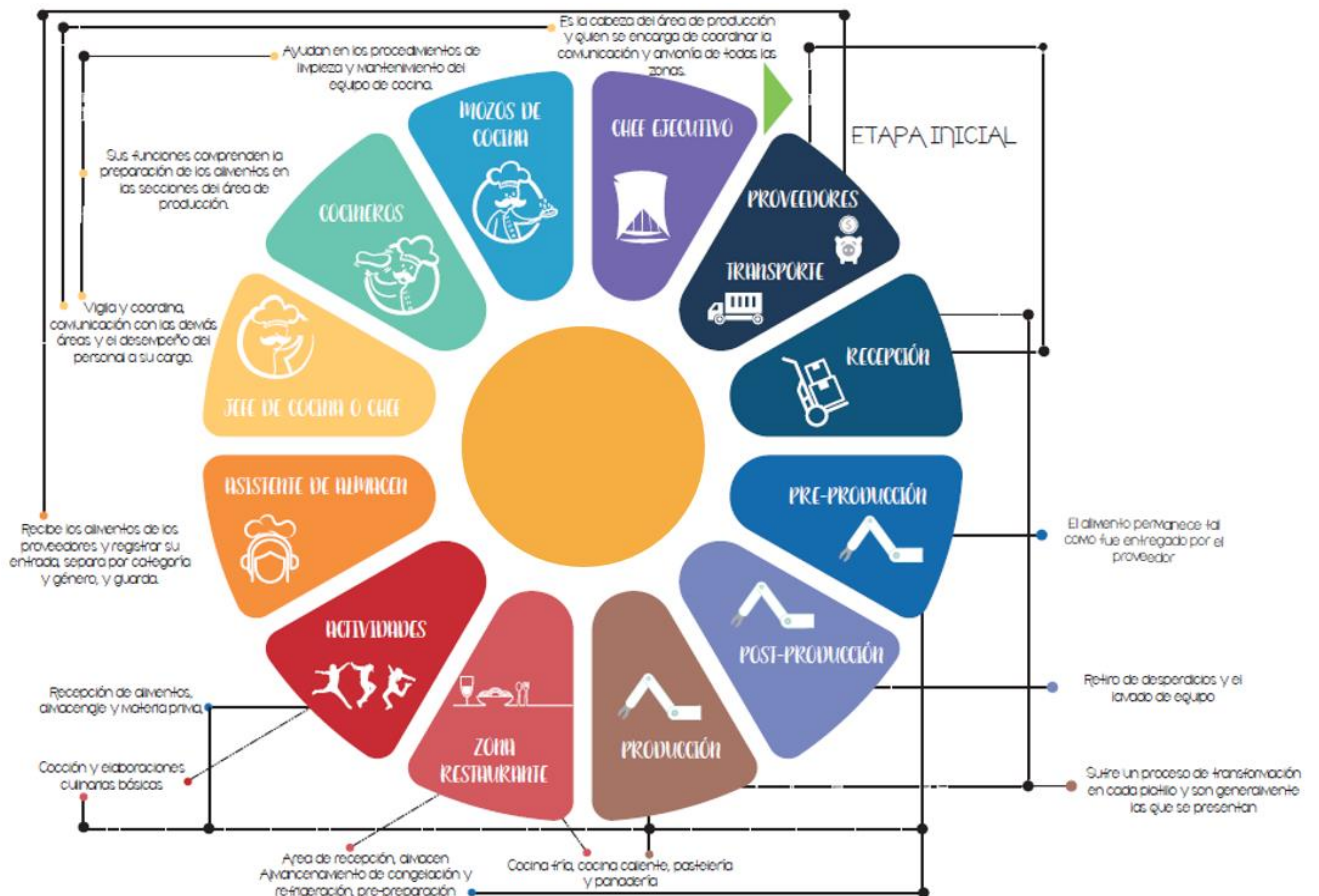


Imagen 7: Cadena de valores. Fuente: Autora.

COCINA

Para el Diseño, adecuación y dotación del espacio de la cocina, como punto principal y secundario; se tomó en cuenta la secuencia de uso y el análisis formal de la cocina, se propone un espacio el cual posibilita la elaboración, preparación, transformación y disposición de alimentos, que permita al individuo desenvolverse en el espacio haciendo uso de elementos complementarios que le posibilite llevar a cabo dicha actividad; siendo este un espacio incluyente, interactivo y divertido, de la mano de nuevas tecnologías y formas de aprendizaje. En consecuencia este tiene como función socializar.



Imagen 8: objetivos de la cocina. Fuente: Autora.

ACTORES

Contención | Distribución | Preparación | Cocción | Interacción | Permanencia | Desplazamiento

Imagen 9: Actores, partes de la cocina. Fuente: Autora

ÁREA DE CONSUMO

Para el diseño, adecuación y dotación del espacio del área de consumo, es imprescindible atender a las necesidades del usuario, brindándole comodidad, tranquilidad y un espacio personal y exclusivo dentro de un espacio público. Es decir el lugar o zona donde una persona determinada ejerce control sobre el acceso al mismo, capaz de limitar el nivel de interacción y la información compartida en este. Tiene como característica principal un espacio encerrado, de limitado uso, goce y disfrute de personas específicas con intereses comunes que los identifica como un grupo en particular.

BAÑOS

Para la adecuación y dotación del espacio del baño, se tiene en cuenta principalmente la accesibilidad de los sujetos y en este espacio es importante encontrar al entrar el lavamanos; de igual forma es importante que estos no se encuentren cerca al área de cocción o de consumo del lugar y este debe contar con buena ventilación con el fin de evitar acumulación de malos olores.

PISOS

El tipo de piso que va a ser utilizado en el espacio, es Porcelanato negro para el área de inducción y preparación de los alimentos y la cocina exterior, en las áreas de consumo se utilizara una madera roble con el fin de brindarle comodidad y abrigo al consumidor. Los pisos propuestos en este proyecto cumplen las características de uso, resistencia, estética y durabilidad.

COLOR EN EL ESPACIO

Es importante tener en cuenta el uso del color en el espacio, porque estos generan en la conducta del humano, haciendo que el usuario tenga una percepción del espacio referida a sentimientos, emociones y comportamientos dentro del mismo.

ILUMINACIÓN

Contar con una buena iluminación en el espacio es ideal para generar confort, tranquilidad y brindarle al usuario el ambiente deseado generando permanencia, agrado y deseos de volver. De igual manera, se cuenta en el espacio con dos tipos de color; luz blanca para las áreas de trabajo y luz amarilla para áreas de consumo. De esta forma la luminaria le otorga al espacio y cada área características imprescindibles de uso.

12.PROTOCOLO DE COMPROBACIÓN

Para llevar a cabo las comprobaciones de las relaciones del sujeto con el espacio propuesto y sus objetos, se hace uso de los recursos académicos mencionados en “**ASPECTOS MORFOLOGICOS**” los cuales sirvieron como referencia y permiten evidenciar las diferentes aplicaciones ergonómicas para los usuarios, comprendidos en alcances, alturas, límites y las circulaciones en cada uno de los espacios y actividades propuestas en el proyecto.

13. RENDERS PROPUESTA

13.1 INTERIOR ESTACIÓN





13.2 INTERIOR PROPUESTA







13.3 CONTEXTO







14. FUENTES DE INFORMACIÓN

1. [Volver arriba↑](#) [Diccionario de la Real Academia Española](#) en Internet
2. [Volver arriba↑](#) Lewis, M. J. T. «[Railways in the Greek and Roman World](#)» (pdf). Consultado el 11 de abril de 2009.
3. [Volver arriba↑](#) Hylton, Stuart (2007). *The Grand Experiment: The Birth of the Railway Age 1820-1845*. Ian Allan Publishing.
4. [Volver arriba↑](#) Kriechbaum, Reinhard (15 de mayo de 2004). «[Die große Reise auf den Berg](#)». *der Tagespost* (en alemán). Consultado el 22 de abril de 2009.
5. [Volver arriba↑](#) «[Der Reiszug - Part 1 - Presentation](#)». Funimag. Consultado el 22 de abril de 2009.
6. [Volver arriba↑](#) Georgius Agricola (1913). [De re metallica](#). ISBN 0486600068.
7. [Volver arriba↑](#) Morlok, Edward K. (11 de mayo de 2005). «[First permanent railroad in the U.S. and its connection to the University of Pennsylvania](#)». Consultado el 19 de septiembre de 2007.
8. [Volver arriba↑](#) [Coalbrookdale Railways \(pt 1\)](#). Encyclopedia Britannica. 1902. ISBN 187252463X. Consultado el 15 de febrero de 2011.
9. [Volver arriba↑](#) Vaughan, A. (1997). *Railwaymen, Politics and Money*. Londres: John Murray. ISBN 0719557461.
10. [Saltar a:](#)^a^b Marshall, John (1979). *The Guinness Book of Rail Facts & Feats*. ISBN 0-900424-56-7.
11. [Volver arriba↑](#) «[Surrey Iron Railway 200th - 26th July 2003](#)». *Early Railways*. Stephenson Locomotive Society. Archivado desde [el original](#) el 29 de noviembre de 2015. Consultado el 19 de septiembre.
12. [Volver arriba↑](#) Skempton, A.W. (2002). [A biographical dictionary of civil engineers in Great Britain and Ireland, John Birkinshaw](#). pp. 59-60. ISBN 9780727729392.
13. [Volver arriba↑](#) «[Richard Trevithick's steam locomotive](#)». Museumwales.ac.uk. 15 de diciembre de 2008. Consultado el 8 de mayo de 2011.
14. [Volver arriba↑](#) «[Steam train anniversary begins](#)». BBC. 21 de febrero de 2004. Consultado el 8 de mayo de 2011. «A south Wales town has begun months of celebrations to mark the 200th anniversary of the invention of the steam locomotive. Merthyr Tydfil was the location where, on 21 February 1804, Richard Trevithick took the world into the railway age when he set one of his high-pressure steam engines on a local iron master's tram rails».
15. [Volver arriba↑](#) Payton, Philip (2004). *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford University Press.
16. [Volver arriba↑](#) Chartres, J. «Richard Trevithick». En Cannon, John. *Oxford Companion to British History*. p. 932.
17. [Saltar a:](#)^a^b Ellis, Hamilton (1968). *The Pictorial Encyclopedia of Railways*. Hamlyn Publishing Group.

18. [Volver arriba↑](#) «Liverpool and Manchester». Archivado desde [el original](#) el 29 de noviembre de 2015. Consultado el 19 de septiembre de 2007.
19. [Volver arriba↑](#) Dilts, James D. (1996). *The Great Road: The Building of the Baltimore and Ohio, the Nation's First Railroad, 1828-1853*. Palo Alto, CA: Stanford University Press. p. 26. ISBN 978-0804726290.
20. [Volver arriba↑](#) Kern, Stephen (en inglés) www.google.com/books *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, p.114. En Google Books. Consultado el 2008-05-15
21. [Volver arriba↑](#) Tokle, Bjørn (2003). *Communication gjennom 100 år* (en norwegian). Meldal: [Chr. Salvesen & Chr. Thams's Communications Aktieselskab](#). p. 54.
22. [Volver arriba↑](#) *Diccionario enciclopédico popular ilustrado Salvat (años 1906-1914)*
23. [Volver arriba↑](#) Recopilado por Ignacio Barrón: *Larousse des Trains et des Chemins de Fer* (2005).